Nr. 8. Piątek, 15 kwietnia 1927 r. Rok II.

KOLARZ POLSKI

Oficjalny Organ Związku Polskiego Towarzystw Kolarskich i Polskiego Związku Łyżwiarskiego



Kiosk „Kolarza Polskiego" na Wystawie Sportowej cieszył się wielkiem zainteresowaniem.

Cena 60 groszy

Komunikat Polskiego Związku Towarzystw Kolarskich

Dalszy ciąg listy zawodników, którzy otrzymali licencje.

72 Falcman Rudolf P. T. C.
73 Klimanowski Edmund „
74 Szenrok Ryszard „
75 Biskupski Wiktor „
76 Brauer Bruno T. R. „Resursa" w Łodzi
77 Janicki Stan. T. R. „Resursa" w Łodzi
78 Koprowski Bolesław T. R. „Resursa", w Łodzi
79 Mikołajowski Tytus T. R. „Resursa", w Łodzi
80 Pankoni Ferdynand T. R. „Resursa", w Łodzi.
81 Stasikowski Henryk T. R. „Resursa", Łodzi
82 Supernak Franc. T. R. „Resursa" w Łodzi
83 Weiss Franc. T. R. „Resursa", w Łodzi
84 Zybert Jan T. R. „Resursa" w Łodzi
85 Krupiński Bron. T. G. „Sokół" w Działdowie
86 Orczyk Stan. T. G. „Sokół" Inowrocław
87 Różański Fel. T. K. Włocławek
88 Sieradzki Aleks. „
89 Ciszewski Kazim. „
90 Wieczorkiewicz Kaz. „
91 Sobczyński Zenon „
92 Gier Aleksander „
93 Maszewski Jan „
94 Politowicz Adam „
95 Kubiak Tomasz „
96 Quandt Edward „
97 Stiel Alfred Ż. K. S. „Hakoah" Kraków
98 Kiesel Edmund Ż. K. S. „Hasmonea" Lwów
99 Nachtgeist Juljan Ż. K. S. „Hasmonea", Lwów
100 Zlatkies Maksym. Ż. K. S. „Hasmonea", Lwów
101 Pisarski Feliks T. S. „Olimpja" w Grudziądzu
102 Kujawski Piotr T. S. „Olimpja", w Grudziądzu
103 Szydłowski Benon T. S. „Olimpja w Grudziądzu"
104 Cherek Leon T. S. „Olimpija w Grudziądzu"
105 Popiel Wincenty T. S. „Olimpja w Grudziądzu"
106 Gawroński Alfons T. S. „Olimpja w Grudziądzu"
107 Diesing Konrad T. S. „Olimpja w Grudziądzu"
108 Pydde Erwin T. C. M. Gniezno.
109 Noerenberg Wilhelm T. C. M. Gniezno.
110 Lursch Wład. T. C. M. Gniezno.
111 Fredrich Paweł T. C. M. Gniezno.
112 Zurek Witold T. C. M. Gniezno
113 Kubiak Stefan T. C. M. Gniezno.
114 Marecki Wojciech T. C. M.
115 Świstek Antoni K. S. Borek Falęcki
116 Antonowicz S. T. C. Kalisz
117 Nowak A. „
118 Wüsdekube Gustaw „
119 Frankus Artur T. C. „Rekord" Łódź
120 Frankus Ervin „
121 Kościelski Marjan „Sokół", Działdowo
122 Rufenach Albin T. C. „Rekord", Łódź
123 Bechrych Zygm. „
124 Grambor Bruno „
125 Raab Artur T. C. „Rekord" w Łodzi
126 Gitzel Artur T. C. „Rekord" w Łodzi
127 Waliński Jerzy T. Z. S. Łódź
128 Kłosowicz Stan. „ „
129 Szymczak Kazim. „ „
130 Marczewski Jan „ „
131 Piekarski Adam „ „
132 Bardak Jan „ „
133 Kowalski Jan „ „
134 Morga Stan. „ „
135 Libiszewski Fran. Ł. K. S.
136 Placek Jan „
137 Borowski Wacław „
138 Suwała Stefan „
139 Świderski Henryk „
140 Szymański Leon „
141 Reul „Ende" Alfred „
142 Neszper Henryk „
143 Boczkowski Jan „
144 Bestry Leon P. T. C. M. Poznań
145 Dolata Kazim. P. T. C. M. Poznań
146 Pawrowski Bron. P. T. C. M. Poznań

Poprawki w numerze 5 „Kolarza Polskiego" z dnia 1 marca r. b.

25 Garley Roman niestow.
60 „Iko" W. T. C.
61 Kuczyński Gustaw W. T. C.
62 Domagalski Lucjan S. K. przy P. P.
63 Jużak Jan „Sokół" w Białej
64 Gębala Józef „
65 Flettner Stan. „
66 Zurek Oswald „
67 Pierkiel Fran. „
68 Borys Rudolf „
69 Kalinowski Zygmunt W. T. C.
70 Stuber Alfred niestow.
71 Fijał Stan. R. K. S. „Legja", Kraków.



Inauguracyjna wycieczka Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów

MNIEJ FORMALNOŚCI

Wielu ludziom niewtajemniczonym zdaje się, że, aby móc jeździć na rowerze dostatecznem jest posiadanie tego sprzętu lekomocji, no i umiejętność władania nim. Tymczasem mniemanie takie jest zwykłą życiową omyłką, gdyż, żeby w naszych warunkach móc posiłkować się rowerem, należy przedewszystkiem posiadać numer, który jest widocznym znakiem, że posiadacz roweru przeszedł przedtem drogę najeżoną różnego rodzaju przeszkodami, obrzydzającemi mu radość jazdy.

Mamy na myśli trudności, jakie zostały stworzone przez odpowiednie czynniki dla tych, którzy chcą otrzymać prawo jazdy po mieście. Ilustracja zabiegów przedstawia się następująco: Przedewszystkiem petent musi otrzymać od rządcy domu, w którym zamieszkuje, zaświadczenie, iż rzeczywiście jest mieszkańcem tegoż. Z otrzymanym dokumentem udaje się do Komisarjatu P. P., w którym kierownik zaświadcza orzeczenie rządcy domu. Dalej następuje złożenie odpowiedniego egzaminu z umiejętności jazdy, poczem już z dwoma dokumentami nowy zwolennik kolarstwa udaje się do odpowiednich władz, kierujących ruchem ulicznym, z podaniem o pozwolenie na jazdę i już za kilka dni po powtórnym przyjściu takowe może otrzymać.

Ile drogocennego czasu potrzeba, aby zadość uczynić tym wszystkim wymaganiom, ten tylko wie, kto sam osobiście czynił starania o pozyskanie numeru na prawo jazdy. Gdyby kto miał zamiar i w roku przyszłym jeździć po mieście, musi również zdobyć dokument od rządcy domu i poświadczenie komisarjatu i t. d. w myśl dewizy, że niczyjego czasu szanować nie trzeba.

Poważając dbałość odpowiednich władz o zdrowie i bezpieczeństwo ludzi, chodzących po ulicach miasta, musimy jednak zaznaczyć pewną różnicę między niebezpiecznemi zderzeniami, wywoływanemi przez samochody, trzykołowe motocykle i dorożki, a rowery, których właściciele nierównie więcej myślą o uniknięciu wypadku, niż przechodnie, mając na względzie swoje zdrowie, narażane na szwank przy jakimkolwiek zderzeniu. Ostatnie przemawia dowodnie, że kolarzom należy czynić więcej ułatwień przy wydawaniu pozwoleń jazdy.

Niemniejszą zapewno dbałość o bezpieczeństwo przechodniów roztaczają władze innych państw n. p. Francji, a jednak jakże inaczej przedstawiają się tam wymagania, jeżeli idzie o uzyskanie pozwolenia na jazdę na rowerze.

W Paryżu posiadacz roweru, umiejący na nim jeździć, kupuje prawo jazdy w sklepie, tak jak u nas nabywa się markę stemplową, a dodawszy do ro-

weru znaczek ze swoim nazwiskiem i adresem nabywa całkowite prawa do jazdy. Dzieje się to w Paryżu. w którym ruch uliczny jest tak wielkim, że w porównaniu z nim ruch Berlina wydając się ruchem prowincji.

Czy wypadki z kolarzami w Paryżu są procentowo częstsze, niż w Warszawie może pouczyć statystyka tych dwóch miast.

Obostrzenia i zbytnie formalności biurokratyczne upływają również fatalnie na samą produkcję rowerową, a tem samem na rozwój naszego przemysłu i związana z nią kwesją bezrobocia. Przykładem znamiennym tego jest, że w Czechach, gdzię zniesiono numery na jazdę, produkcja rowerów powiększyła się dziesięciokrotnie w ciągu dwóch lat. Ten fakt mówi za siebie.

OBRADY II POLSKIEGO KONGRESU SPORTOWEGO

Drugi Polski Kongres Sportowy był jedną wielką manifestacją zwycięskiego pochodu ku odrodzeniu fizycznemu. Z usiłowań Pierwszego Kongresu i czteroletniej pracy powstała silna i spoista organizacja, która wraz z usilnemi zabiegami władz państwowych stworzyła podłoże do naturalnego rozrostu sił żywotnych narodu. Ponad poszczególnemi ambicjami różnych odłamów sportu powiała ogólna dążność do sharmonizowania wysiłków w osiągnięciu najwyższego celu, któremu na imię—przez wysiłek do słonecznego jutra.

Jesteśmy na progu nowej dla życia sportu ery, a ludziom, którzy przez długie lata kładli niezmordowanie fundamenty pod wznoszący się gmach zdrowia i siły, zachęcając innych swym czynem, należy się cześć i uznanie.

Dzień wczorajszy stworzył dzień dzisiejszy.

Prezydjum Kongresu stanowili pp. wicemarszałek Osiecki, ks. K. Lubomirski, prof. Piasecki, inż. Chistelbauer, mec. Radwan, gen. Narbutt-Łuczyński oraz sekretarze: pp. dr. Orłowicz, red. Sikorski i F. Semadeni.

Początek obrad Kongresu zaszczycił swą obecnością Pan Prezydent Rzeczypospolitej w towarzystwie wicepremjera Bartla, ministra Składkowskiego, generała Wróblewskiego, komisarza rządu dr. Jaroszewicza i wielu innych osób ze świata urzędowego, interesujących się tematem obrad.

Kongres zagaił p. Osiecki przywitaniem obecnych i podkreśleniem olbrzymiego kroku, jaki sport uczynił od zeszłego Kongresu nad skosolidowaniem swych sił organizacyjnych.

Nastąpił szereg przemówień powitalnych. Pierwszym był generał Składkowski, który witał Kongres w imieniu Rządu.



Pan Prezydent Rzeczypospolitej w otoczeniu członków Rządu i prezydjum Kongresu przy wejściu na salę

W prostych i serdecznych słowach, nacechowanych troską o zdrowie obywateli, witał minister zebranych, ciesząc się, że przez wspólną pracę rządu i społeczeństwa czyni się rzecz wielką.

— Niechaj sport prowadzi nas do słońca, szczęścia i wiecznego optymizmu—kończył swe przemówienie gospodarz ładu i porządku.

Następnie przemawiali: w imieniu Ministerstwa Oświaty — pan Kiliński, Uniwersytetu Poznańskiego — prof. Piasecki, Uniwersytetu Lubelskiego — prof. Bouffał, Sejmowego Koła Sportowego — poseł Lange, Państwowego Instytutu Wychowania Fizycznego — dr. Świątopełk-Zawadzki, Harcerstwa — p. Śliwowska, Towarzystwa Eugenicznego—dr. Wernic, Związku Dziennikarzy i Publicystów Sportowych — redaktor Sikorski, Towarzystwa Tatrzańskiego—dr. Orłowski i w imieniu Towarzystwa Wioślarskiego—prezes Michalski.

Pierwszy referat wygłosił pułkownik S. G. Ulrych, dyrektor Państwowego Urzędu wychowania fizycznego i sportu, mówiąc o organizacji urzędów dla spraw wychowania fizycznego: głównego, wojewódzkich i w starostwach, z których każde posiadać będzie przedstawicieli oświaty, wojska i spraw wewnętrznych, dzięki czemu praca ich będzie szybszą pełniejszą. Mówca poruszył również potrzebę wprowadzenia oznaki sportowej ze sprawności fizycznej i kończył słowami, wyrażającemi pewność, że braterstwo zawarte na boiskach sportowych stworzy nowe wysokie wartości moralne wśród młodzieży.

Dr. Osmólski w swym referacie podkreślał piękno wysiłku sportowego, który ma początek w pięknie wysiłku bojowego, wprowadzonego na arenę codziennych zmagań sportowych, których wyrazem najwyższym jest rekord. Sport jest szkołą szanowania przeciwnika, rekord — najbardziej uduchowionym sposobem walki z drugim.

Dr. Piasecki, mówiąc o profesjonaliźmie ukrytym i jawnym, w sporcie, przestrzegał przed jego skutkami, które mogą bardzo zaciążyć nad ideją Olimpizmu, sprowadzając sport do gladjatorstwa i obniżając jego znaczenie społeczne Profesjonalizm wprowadzi, zdaniem mówcy, to, że płacić się będzie nietylko za pokaz i zwycięztwo, ale i za klęskę obstalowaną. Mówca proponuje popieranie przez rząd i władze tylko sportów amatorskich.

Trudno omawiać w wielkim skrócie myśl i znaczenie refeeatów, gdzie każde zdanie ma logiczne podstawy i takież wnioski można z niego wyciągnąć. Z konieczności więc ograniczyć się trzeba do najgłówniejszych jedynie momentów i wniosków ogólnych przyjętych na zabraniach komisyjnych.

Materjału myślowego Kongres przysporzył dużo, czasu na wprowadzenie w czyn powziętych dezyderatów, trzeba jeszcze.

Na komisjach Kongresu zostały wygłoszone następujące referaty: kpt. Kurietty—Sport na wsi prof. Francikowskiego—Sport w szkole, p. Muszałówny — Sport kobiecy i jego postulaty, inż. Christelbauera—Przemysł sportowy Polski, p. Ruszkego — O prasie sportowej, dr. Dybowskiego i prof. Piaseckiego—O polskiej odznace sportowej i dr. Orłowicza — O postulatach administracyjnych, ustawodawczych i finansowych sportu.

Po referatach odbyły się dyskusje, a powzięte wnioski przesyłano do Komisji Postulatowej, do ostatecznego przedyskutowania i zredagowania oraz przedstawienia na plenum Kongresu do zatwierdzenia.

Zakończenie obrad nastąpiło w niedzielę wieczorem. Wygłoszono podczas tego jeszcze następujące rekordy: ks. K. Lubomirskiego — o Olimpjadzie w Amsterdamie, nacechowany wielką ideowością w odczuciu przyszłych naszych zmagań na terenie międzynarodowym i troską o wynik zawodów.

Drugi referat wygłosił kpt. Fularski na temat—Strzelectwo jako sport obrony narodowej i trzeci dr. Dybowski p. t.—Sport a zdrowie.

Wszystkie wnioski, wysunięte przez Komisję postulatową zostały na plenum przyjęte, przyczem zobowiązane Zarząd Z. Z. do realizowania powziętych przez Kongres uchwał.

W końcu uznano za niezbędne, aby następny Kongres odbył się najpóźniej w 1931 r.

Komitetowi organizacyjnemu Kongresu i wszystkim, którzy przyczynili się do owocnych jego prac obecni wyrazili uznanie i wyrazy podziękowania.

Obrady Kongresu zamknął vicemarszałek Osiecki.

M. B.

WYSTAWA SPORTOWA W DOLINIE SZWAJCARSKIEJ

Zorganizowana wystawa sportowa z okazji II kongresu sportowego zwołanego przez Zwiazek Polskich Związków Sportowych pod względem organizacji wypadła znakomicie.

Licznie stawiły się związki, towarzystwa i kluby sportowe. Pierwsze dzięki inicjatywie Zarządu Z. Z. wystawiły swe tablice z wykresami, które pozwoliły zorjentować się o rozwoju i pracy w poszczególnych działach sportu; towarzystwa i kluby zgromadziły zdobyte przez swych, zawodników dyplomy, puhary i żetony, a niektóre nawet wykresy o rozwoju swej działalności (Bydgoskie Tow. Wioślarzy).

Warszawskie Tow. Cyklistów pokazało nam na jakich rowerach rozpoczęło swą pracę sportową, i na jakich zdobywa obecnie mistrzostwa Polski i nagrody Olimpijskie.

Wzięły udział w wystawie i szkoły jak gimnazjum Giżyckiego, Zamoyskiego i Seminarjum nauczycielskie w Ursynowie.

Słowem żywy i czynny sport stanął na wysokości zadania.

Również w komplecie stawiła się prasa sportowa, a nawet niektóre dzienniki poświęcające sportowi tylko odcinki.

Natomiast przemysłowcy zawiedli zupełnie.

Pomimo, że miejsca i światło otrzymywali darmo, wykazali swą bezinteresownością — tak wybitną „lotność umysłową i zrozumienie rzeczy“, że nawet w entuzjaście przemysłu krajowego nastąpić mogła chwila wahaniai wątpliwości, czy ci którzy w ten sposób rozumieją mogą cośkolwiek dla przemysłu Polskiego zrobić. Tylko bezganiczna tępota i zupełny brak zrozumienia swego interesu mogły wpłynąć na takie właśnie traktowanie sprawy.



Minister W. R. i O. P., dr. Dobrucki, na wystawie sportowej w Dolinie

Sport, który rozwija się z żywiołową siłą, stwarza dla siebie obszerną i poważną gałąź przemysłu, który zatrudnia tysiące robotników i na zachodzie jest poważną cyfrą w budżecie państwa, u nas traktowany jest przez samych wytwórców po macoszemu i jak z laski

Ci właśnie najbardziej zainteresowani, gotowi zawsze do ciągłych lamentów, skamłań i złożeczeń na rząd i podatki nie zrobili ze swej strony nic, żałując



Kiosk Warsz. Tow. Cyklistów

już nie drobnych wydatków, ale trochę czasu (mają go pono nad-to, „bo przecie zastój") i pracy by pokazać co i jak obią i c o dotąd zrobili.

Nie wiadomo, czy nazwać to koltunerją — czy mongolskim zacofaniem — a może jest to jedno i drugie razem.

Oto garstka obywateli—przemysłowców, którzy wzięli udział w wystawie sportowej.

Rowery:
K. Lipiński — „Ormonde", i B. Wahren.

Amnnicja i broń:
Z. A. „Pocisk", Lisowski i Spółka myśliwska.

Przybory gimnastyczne i sportowe:
Szymborski, „Olympiada", „Sport i rozrywka".

Nagrody i puhary:
Reising, Michrowski i Br. Hempel.

Łodzie wyścigowe:
Staszewski Motorki „Elto" do łodzi — Paszkowski.

Środki do masarzu:
„Vital"

Oto wszystko — cały nasz przemysł i handel sportowy — komentarze zbyteczne.

Otwarcie wystawy nastąpiło w piątek; uroczystości tej dokonał minister W.R. i O.P. p. Dobrucki. Po przemówieniach powitalnych i tradycyjnym przecięciu wstęgi p. minister w towarzystwie pułkownika Ulrycha szefa departamentu Wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, oprowadzany był po wystawie przez głównego organizatora p. Gędziorowskiego i niezmordowanego wykonawcy p. Bednarskiego.

Znakomicie goście zainteresowali się



Kiosk Warsz. Tow. Łyżwiarzy

bardzo wykresami jak również zdobytemi przez naszych sportowców dyplomami i nagrodami.

P.

Z okazji Świąt Wielkiejnocy przesyłamy naszym czytelnikom, przyjaciołom, współpracownikom oraz wszystkim pracownikom na polu wychowania fizycznego i sportu serdeczne życzenia „Wesołych Świąt".

REDAKCJA

JACEK ORLICZ 3)

Z MINIONYCH DNI

— Nie przyjmuje propozycji, radźcie sobie jak możecie, ja jadę według pierwotnego planu, — rzekł Włady do leadera Elessmara.

— Więc chcesz jechać na zabicie? — zawołał.

— Jak będzie potrzeba, to tak, — odpowiedział Włady, a zwracając się do swego leadera zawołał:

— No, Heniu, na miejsca, już najwyższy czas!

W tej chwili rozległ się dzwonek, wzywający zawodników na start.

Włady siadł na rower i wolno podjechał przed trybunę sędziów, gdzie wkrótce i inni przybyli za nim.

Zawodnikom przypatrywano się z ciekawością, a z lóż coraz częściej padały pod adresem Władego słowa serdecznej zachęty.

— Zrobię, co będę mógł, — odpowiedział z uśmiechem nagabywany, patrząc często na lożę, w której siedziała błękitnooka blondynka.

Zaczęto losowanie o miejsca, poczem zawodnicy siedli na maszyny, przywiązując paskami nogi do pedałów.

Jeszcze chwila, jeszcze ostatni rzut oka na siebie i przeciwników. Na niektórych widać silne wzruszenie, piersi nabierają oddechu.

— Gotowe? — pyta starter.

— Gotowe! — odpowiadają, i osiem gibkich postaci rytmicznym ruchem pochyla się ku kierownikom, tworząc wraz z rowerami nierozerwalną całość.

Ze wzrokiem utkwionym w startera czekają hasła.

— Baczność, jazda! — zawołał starter.

Furknęła chorągiewka, jednocześnie zabrzmiał dzwonek i cała zwarta grupa ruszyła.

Z miejsca wzięli ogromną szybkość, mknąc do rozstawionych po torze motocykli, które z hukiem i strzelaniem ciężko ruszyły z miejsca. Zawodnicy,

ŚWIATŁA I CIENIE

Mówiąc o sporcie i propagując go, w celu podniesienia tężyzny fizycznej narodu, chciałoby się mieć szeroką współpracę tych czynników, które mają możność coś zdecydować i zrobić w kwestji podniesienia stanu zdrowotnego społeczeństwa.

Na pierwszym więc planie powinny być magistraty, to jest te władze miejskie, od planu pracy i zrozumienia rzeczy których wiele i wiele zależy.

Naturalnie nie chcę tak jak w bajce wywierać zemsty nad umierającym lwem— magistratem Warszawy — gdyż tym chorym lwem jest nasze miasto, a choroba wynikła wskutek skoków, kopnięć i nieprzemyślanych pomysłów naszych — kiepskiej pamięci — ojców miasta.

Spójrzmy na naszą stolicę, czy dużo pomóc może praca, nosząca nazwę wychowania fizycznego i sportu, tym szerokim warstwom mieszkańców Warszawy, którzy poprostu duszą się i więdną w ciasnych, przepełnionych mieszkaniach, lub gnieżdżą się w piwnicach i norach, obecnie mieszkaniami zwanych, względnie marzną w słynnych blaszankach magistrackich na Żoliborzu?!

Sprawa mieszkaniowa u nas, ze względu na zachłanność, brak ofiarności i uczciwości wielu jednostek, posiadających kapitały — jest nie do rozwiązania. Wszyscy oczekujemy cudów pożyczki amerykańskiej i nadzwyczajnych wysiłków ze strony rządu.

Magistrat zaś marnuje krocie na maszyny do czyszczenia ulic, na teatry lub na szklane bruki, a kwestję mieszkaniową rozwiązał w ten sposób, że pozwala piwnice czy strychy przerabiać na jakieś ciemne, albo zimne nory, zaś „pokrzywdzeni" gospodarze zdzierają za to z nieszczęsnych warszawian ile im się zechce i spodoba.

Nowe wybory do władz miejskich powinny odbywać się pod hasłem *odbudowy*.

Niech do tych *władz wejdą również ludzie, którzy spotykali się ze sportem, niech wejdą ci, którzy za cel swej pracy społecznej postawili sobie — odrodzenie fizyczne narodu.*

Będziemy mieli wtedy pewność, że pieniądze z ciężkim trudem od ciężko pracującego społeczeństwa zdobyte — pójdą na cele z higjeną i koniecznemi potrzebami życia codziennego związane. W pierwszym zaś rzędzie wysiłki te niech będą zwrócone na wzmożenie ruchu budowlanego miejskiego i podmiejskiego.

* * *

Niedawno jedno z popularnych pism sportowych podało w wątpliwość istnienie polskich rekordów kolarskich, pomimo to, zamieściło ich pewną część, ubolewając, że i ta skromna liczba nie jest przez Związek Kolarski zatwierdzona.

Skąd wynikła ta wątpliwość jest dla nas oczywiście tajemnicą, bo przecież nawet w roczniku wydanym przez Związek Polskich Związków Sportowych, już polskie rekordy kolarskie istnieją, musiały więc być właśnie przez Związek Kolarski naczelnej instytucji sportowej podane.

Zresztą w Nr. 7 „Kolarza Polskiego" na str. 6 znajduje się artykuł kapitana Związku, p. F. Wojtkiewicza pod tytułem „Rekordy Polskie" — dane do którego czerpać musiał z oficjalnych protokółów, a nie z osobistych notatek.

Natomiast z prawdziwą radością ujrzeliśmy w „Głosie Prawdy" w dziale „od startu do mety" — jak gdyby odpowiedź na stawiane kolarstwu zarzuty — dokładnie podane polskie rekordy kolarskie.

Potrafiła je więc znaleźć prasa codzienna, a więc są — świetnie! Kamień nam spadł z serca, gdyż dalsza argumentacja jest już zupełnie zbyteczna.

* * *

Trudno pominąć milczeniem sprawę odczytów, wygłaszanych w ostatnich czasach w Polskiem Radju, a poświęcanych sportom.

Organizatorzy i czynniki odpowiedzialne Polskiego Radja widocznie zupełnie zapomnieli i, że słowa prelegenta odbierane są przez 70 tysięcy posiadaczy odbiorników w kraju, a gdzie niegdzie przysłuchuje się im zagranica.

Nie będziemy poruszać co i jak ci prelegenci mówią, sprawa całokształtu należy do prasy codziennej, a ta z pewnością kwestję tę odpowiednio poruszy, rozchodzi się nam jednak o ten skromny dział sportu, który w „Kolarzu" propagujemy i na straży którego będziemy stać niezmordowanie.

Odczyty wygłaszane o kolarstwie stoją poniżej wszelkiej krytyki, wykazują zupełny brak elementarnych wiadomości o kolar-

---

dopadłszy maszyn przodowniczych, wyciągnęli się sznurem i szli jak przywiązani do swych leaderów.

Czoło biegu stanowił Elessmar, tuż za nim podążał Tomsohn, na samym końcu jechał Włady.

— Widzicie?... co?...—wołali zwolennicy importowanych sław, zwracając się do przeciwnego obozu.

— Czekajcie, — odpowiadano im — cierpliwości, jeszcze nie koniec!

Wyścig dobiegał do połowy. Elessmar prowadził niezmordowanie, Włady poprawiał swoje miejsce, Wiljams i Tomsohn nie wytrzymali tempa i wycofali się. Szybkość wzmagała się coraz bardziej.

— Włady, Włady! — zaczęto wołać na trybunach, gdyż ten jakby osłabł i zwolnił biegu, ale trwało to tylko chwilę, bowiem już po kilku sekundach Włady podniósł głowę i jakby badał odległość między sobą i Elessmarem i jakby oceniał siły pędzących przed nim współzawodników.

Włady pochylił się znów, za chwilę, bliżej stojący, usłyszeli spokojny jego głos:

— Prędzej, prędzej!

Drgnął regulator, poruszony ręką leadera, i motocykl ze zdwojoną niemal szybkością potoczył się, ciągnąc za sobą jakby przywiązanego doń jeźdźca.

— Prędzej, prędzej! — wołał Elessmar.

Włady był coraz bliżej, a Elessmar uciekał od niebezpiecznego współzawodnika.

— Prędzej! — wołał do prowadzącego.

— Prędzej! — powtarzał Włady ze wzrokiem utkwionym w Elessmara.

Jeszcze chwila i Włady zrównał się z Elessmarem. Zaczęło się zmaganie dwóch jakby tytanicznych sił.

Jeden nie dawał się wyprzedzić, drugi postanowił za wszelką cenę zwyciężyć.

Pędzono z szybkością 80 kilometrów na godzinę, pobito wszystkie ustanowione dotychczas rekordy.

Trybuny milczały, śledząc z najwyższem napięciem przebieg tej szalonej gonitwy, wysiłek niezmordowanej energji i woli. (C. d. n.)

stwie i jego podstawach, zaś naogół, podważają, wzmacniające się dopiero teraz, dzięki interwencji Rządu, podwaliny sportu, zniechęcają szeroki ogół, do słuchania tego, co o sporcie przez Radjo powiedziane być może.

Sprawy poruszane przez „prelegenta“ o kolarstwie zostały już dawno przedyskutowane, a zapewnianie za pomocą radja o szkodliwości sportu kolarskiego jest już śmiesznością, o której mówić na tym miejscu zupełnie nie wypada.

Zarządowi Polskiego Radja jeszcze raz przypominamy, że odczytowi, wygłaszanemu przed mikrofonem, przysłuchuje się nie kilku znudzonych „prowincjałów“—a blisko 100 tysięcy osób w Polsce i trochę z zagranicy.

* * *

Praca sportowo-turystyczna w poszczególnych towarzystwach kolarskich została już należycie zrozumiana, a nakreślone plany realizowane są w miarę możności z szerokim rozmachem.

Nie dotyczy to tylko pod żadnym względem Wileńskiego Towarzystwa Cyklistów i Łyżwiarzy.

Towarzystwo to widocznie dla podkreślenia, że nigdy nie chce odpoczywać, wzięło na swe bardzo wątłe barki organizację aż dwóch sportów i nietylko, że w żadnym z nich nic nie robi, ale jeszcze kolarstwo ośmiesza całkowicie.

Znane są przecież w całym Wilnie „torowe zawody kolarskie“ odbywające się na boisku piłki nożnej, które naturalnie żadnych nie posiada wiraży, a na którem wyznacza się wewnętrzną linję „toru“, metę i koniec.

Wypadki przewrócenia się mają miejsce na każdym prawie zakręcie i witane są przez nielicznych widzów, a nawet samych organizatorów salwami beztroskiego śmiechu.

W rzeczywistości zawody te wywierają jakieś przykre, prawie smutne wrażenie. Kilku czy kilkunastu młodych ludzi co chwila wywraca się — spada, by znów się porwać, wskakiwać na rower i pędzić do następnego zakrętu, gdzie znów podobny wypadek ich czeka.

Nielepiej udały się jedyne wyścigi szosowe. Pomimo, że dystans wynosił zaledwie 25 klm., półmetek nie był obsadzony przez sędziów, zaś kontrolujące auto nie mogło w żaden sposób wyminąć prowadzącego samotnie wyścig kolarza.

Na 19 projektowanych wycieczek, odbyło się coś cztery, z których dwie do Niemczyna, odległego o 46 klm. od Wilna.

Możeby cykliści i łyżwiarze z Wileńskiego Towarzystwa zechcieli dać Związkowi sprawozdanie, dla jakich przyczyn nie zorganizowali w roku ubiegłym mistrzostwa województwa Wileńskiego, bo, jak sobie przypominamy, takie polecenie od Z. P. T. K. otrzymali.

Na sprawę działalności towarzystw sportowych na kresach zwracamy szczególną uwagę i nie omieszkamy z całą bezwzględnością obnażać fakty nieróbstwa i dezorganizacji.

Pomian

ANKIETA „KOLARZA”

P. Wacław Kwieciński, odpowiada na naszą ankietę „Jak zostałem kolarzem“

Ojciec mój był zapalonym kolarzem-turystą i całą byłą Kongresówkę przejechał wzdłuż i wszerz i bodaj, że niema tej osady i miasteczka, nie mówiąc o większych miastach, w których by nie był i nie zwiedził.

Po nim to, właśnie, odziedziczyłem zamiłowanie do roweru. Pamiętam, wspólne wycieczki z moich lat dziecinnych, gdy bardzo często w dniu świątecznym, ojciec przymocowywał na ramę drugie siodełko i brał mnie na Bielany, do Młocin, lub na odpust do Rokitna, co było moją największą uciechą.

Samodzielnie jeździć na rowerze nauczyłem się, mając lat 13, to jest wtedy, gdy już jako-tako mogłem sięgać do pedałów ojcowskiego roweru.

Na letnisko wyjeżdżaliśmy do pewnej wioski, leżącej w pobliżu szosy lubelskiej, na której, jak wiadomo, odbywały się i odbywają prawie wszystkie wyścigi kolarskie, i tutaj napatrzywszy się na zawody, postanowiłem sobie, że sam muszę być jednym z takich bohaterów.

Mając lat 15, za promocję otrzymałem od ojca rower i wtedy na wszystkie prawie wycieczki jeździliśmy razem. Z początku dla ojca byłem igraszką, zrywał mnie z koła, kiedy chciał, ale



Zbyszek Kwieciński

w rok później role się zmieniły, a ojciec wziął to tak do serca, iż przestał jeździć, powiedziawszy sobie, że prawdopodobnie już jest do roweru za stary.

W roku 1907 zacząłem brać udział w wyścigach dla niestowarzyszonych, a w roku 1908, mając lat 17, przychodzę w klasycznym biegu na 100 klm. o tytuł mistrza, na 5-em miejscu, za Kietlińskim, Gronczewskim i Zawadzkim, zwyciężając wielu dobrych kolarzy. W tymże roku również biorę udział w wyścigach torowych na Dynasach.

W roku następnym na treningach wiosennych wykazuję niezłą formę tak, że kapitanowie kwalifikują mnie do biegów zarówno I jak i II klasy W biegu otwarcia dla jeźdźców I klasy przychodzę w przedbiegu na drugiem miejscu, za ś. p. Henrykiem Wejsem, bijąc W. Wapińskiego, a w finale na 3-em za W. Kłopotowskim i Wejsem, pokonawszy Kietlińskiego i St. Kłopotowskiego.

Po trzykrotnem wygraniu II-ej klasy, po zaciętych walkach z Grochowskim, zostaję jeźdźcem I-ej klasy, i tu zaczyna się żmudna i ciężka praca, żeby się utrzymać jako tako na czołowych miejscach w szalonej konkurencji, jaka podówczas była na torze dynasowskim.

Szosę zarzuciłem zupełnie. Nieraz zdaje mi się, że źle zrobiłem, gdyż może doszedłbym do lepszych rezultatów, niż na torze.

W roku 1910, trenując razem z Piotrem Tkaczykiem, podczas finiszu spadłem z roweru, doznając wstrząśnienia mózgu, wskutek czego przeleżałem sześć tygodni w szpitalu.

Po wyleczeniu się w roku następnym zacząłem jeździć i szybko powróciłem do formy.

W roku 1912 staję się poważnym konkurentem Tkaczyka, w wyścigu o nagrodę Pogotowia Ratunkowego przychodzę na pierwszem, przed nim, miejscu, a była to rzecz niepośledniej miary, gdyż sukcesem takim z jeźdźców ówczesnych prawie żaden poszczycić się nie mógł.

W sezonie 1913 udziału w wyścigach nie biorę, gdyż zmuszony byłem wyjechać do Petersburga. Przed wybuchem wojny Europejskiej, wracam jednak do czynnego sportu, lecz pech mnie prześladuje, w pierwszym dniu zawodów w biegu premjowym Jeamieref'owi pęka guma, przewraca się, a ja przez niego lecę na głowę, i znów Pogotowie odwozi mnie, do domu.

Po skończonej wojnie, gdy w Niepodległej Polsce sport kolarski organizował się na nowych podstawach, znów natura wilka pociągnęła do lasu, wróciłem do czynnego życia sportowego.



Wacław Kwieciński

Początkowo było mi bardzo ciężko dojść do formy, lecz po usilnej pracy zacząłem odnajdywać siebie, ale już nie w ogromnie trudnych krótkich sprintach, a w łatwiejszych biegach długodystansowych. W r. 1923 w pierwszym 6-cio godzinnym wyścigu, organizowanym przez W. T. C. w parze z L. Kamińskim zajmujemy drugie miejsce, bijąc takie osady jak Iko—Lange i wiele innych.

We wszystkich mistrzostwach i szampionatach 50-cio klm. zajmuję drugie lub trzecie miejsca. Aż znów na treningu w roku ubiegłym, padam na głowę i ulegam powtórnemu wstrząśnieniu mózgu, a kolega Turowski już tak jak gdyby z obowiązku po raz trzeci odwozi mnie do szpitala.

Zamiłowanie do kolarstwa pociąga mnie raz jeszcze na tor do walki i to do walki coraz, pod względem rezultatów, trudniejszej. Trwać to zapewne będzie tak długo, dopóty syn mój Zbyszek, pod moim okiem uprawiający kolarstwo, nie rozprawi się ze mną bezapelacyjnie, a wtedy tak jak mój ojciec, wycofam się bo, — „będę już prawdopodobnie do roweru za stary".

Wacław Kwieciński.

KOLARSTWO I PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE

POD REDAKCJĄ WIKTORA JUNOSZY

Rower na wojnie światowej

II

Bezpośrednio przed wojną światową w wojskach europejskich panowały następujące ogólne poglądy na kolarzy jako na broń:

Kolarze są bronią pomocniczą jazdy, stanowią silny ogniowo odwód. Występować samodzielnie nie mogą, ze względu na to, iż są bezbronni w marszu i łatwo mogą być zniszczeni uderzeniem z boku. Pozatem są przywiązani do dobrych dróg. Jako odwody dowództw wyższych jednostki kolarskie użyte być nie mogą wobec niskiej liczebności. Dzięki ruchliwości mogą oddać znaczne usługi w najpierwszym okresie wojny, osłaniając mobilizację i koncentrację. Za najodpowiedniejszą jednostkę kolarską uważano bataljon, w sile około 500 bagnetów, co odpowiada mniej więcej spieszonemu pułkowi jazdy.

Obciążanie samych kolarzy bronią samoczynną uznawano za nieodpowiednie; przewidywano karabiny maszynowe na samochodach pancernych względnie motocyklach.

Wojna światowa skrystalizowała charakter i zakres zastosowania jednostek kolarskich. Pozostały one nadal szybko poruszającą się piechotą, przeznaczoną do poparcia jazdy. O ile jednak przed wojną kolarzy przeznaczano do bezpośredniego wspierania kawalerji, o tyle z biegiem wojny współdziałanie staje się luźniejszem, z taktycznego stając się niekiedy operacyjnem (pościg w Rumunji). Przy spadku liczebnym jazdy, pod koniec wojny, kolarze niekiedy całkowicie ją zastępują. Z drugiej strony zaczęto używać kolarzy zupełnie samodzielnie (desant na wyspie Ösel). Wobec utworzenia wyższych jednostek kolarzy, używano je również jako odwody wyższych dowództw.

Wpływ stanu dróg na użycie kolarzy praktyka rozstrzygnęła pomyślnie na rzecz kolarzy; działali na wszystkich terenach, przy najrozmaitszym stanie dróg i rozwoju ich sieci. Decydujący wpływ posiadało tutaj odpowiednie wyszkolenie oraz należyta konstrukcja rowerów.

Również dawny spór: cykliści

czy piechota na samochodach praktyka rozstrzygnęła stanowczo i zdecydowanie na korzyść roweru.

Okazało się też zupełnie możliwem przewożenie karabinów maszynowych przez samych cyklistów.

Po wojnie światowej oddziały kolarskie nietylko zatrzymano, ale nawet dalej powiększano ich ilość.

We Francji przy każdej dywizji jazdy istnieje grupa kolarzy i oddział kolarzy - pionierów.

W Niemczech, mimo postanowień Traktatu Wersalskiego, oddziały kolarskie utworzono przy „Reichswehr", mianowicie po 4 kompanje przy każdym z 7 okręgów. Przewidywano między niemi specjalne kompanje kolarzy górskie i forteczne. Po utworzeniu „Reichswehr" w skład każdego pułku piechoty weszła kompanja kolarzy. Na podstawie ultimatum rowery miały być wydane Międzyaljanckiej Komisji Rozbrojeniowej w 1921 r., a na przyszłość miały być używane do służby meldunkowej. Mimo to na wielkich teoretycznych rozważaniach stale są brane w rachubę. Nowy regulamin służby polowej włącza do idealnej dywizji jazdy na stałe bataljon kolarzy, a dla kawalerji dywizyjnej kompanję.

W Austrji przy każdej z 6 samodzielnych brygad znajduje się bataljon cyklistów.

W Czechosłowacji istnieje 12 kompanij po jednej na każdą dywizję.

Na Węgrzech przy 42 baonach piechoty przewidziano 7 baonów kolarzy.

W Finlandji do każdej dywizji przydzielono 4 - ro kompanijny baon kolarzy. Oryginalnością w organizacji kolarzy finlandzkich jest to, że otrzymują oni podwójne wyszkolenie i jako kolarze i jako narciarze, mogą więc być skutecznie użyci do podobnych zadań jak w lecie tak i w zimie.

W Holandji kolarze są potraktowani jako osobna broń z rocznym przydziałem 500 rekrutów (dla kawalerji 800!). Przy mobilizacji w skład lekkiej brygady, która jest organem rozpoznania armji holenderskiej, wchodzą 3 baony kolarskie, po 3 kompanje każdy.

W Belgji przy dywizji jazdy istnieją dwa baony kolarzy i kompanja kolarzy - pionerów.

Przypisek Redakcji. Umieszczony w numerze 7 „Kolarza" artykuł p. t. „Parę uwag o racjonalnym typie roweru sportowo-turystycznego" przeznaczony był do działu „Kolarstwo i przysposobienie wojskowe" i napisany został na prośby redakcji przez znanego fachowca i konstruktora p. inżyniera Bronisława Wahrena, co niniejszym uzupełniamy.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Paryż. Tor Buffalo święcił swe otwarcie po długiej przerwie zimowej. Zorganizowane wyścigi zgromadziły olbrzymie tłumy publiczności.

Bieg amatorów wygrał w świetnym stylu Abegglen, po pięknej walce z Revelli, trzeci Mairoussad.

Za motorami święcił triumfy Grassin przed Sawall'em i Verkeyn'em.

* * *

Mistrzostwo Francji w kolarskim biegu naprzełaj przyniosło wspaniałe zwycięstwo Charles Pelissier'owi, który po raz wtóry zdobywa zaszczytny tytuł mistrza swego kraju; drugi Paul le Drogo; trzeci Faucaux; czwarty Guibert.

* * *

W Berlinie rozpoczęły się wyścigi kolarskie pod otwartem niebem.

Program przewidywał spotkanie się dwóch popularnych rywali Oskara Rütt'a Oszmeli. Na trzy spotkania dwa razy zwyciężył Rütt. W biegu międzynarodowym po bardzo ładnej walce pierwsze miejsce zdobył Spears, Australja, wygrywając o pół długości od Cugnot'a, Francja; trzeci Jaap Meyer, Holandja.

W biegu za motorami zwycięstwo odniósł P. Suter, Szwajcarja, przed Sawallem i Feją.

* * *

Miłe stosunki. Włoska „Gazzeta dello Sport" opisuje wypadek, jakiemu uległ znany na całym świecie kolarz Ottavio Bottecchia, dwukrotny zwycięzca największego wyścigu świata — „Tour de France".

Bottecchia zaangażowany był do wyścigu Milan—San-Remo. Przejeżdżając przez most de Mezzana zapomniał przedstawić przepustkę na prawo przejazdu. Jechał jednak zupełnie wolno bez zamiaru ucieczki lub też nadużycia. Pilnujący jednak mostu faszyści, rzucili się na znakomitego kolarza, ordynarnie, dla zatrzymania, schwycili za kierownik i spowodowali upadek, który skończył się dla Bottecchii tragicznie, bo skomplikowanem złamaniem obojczyka. Rannego przewieziono natychmiast przygodnym automobilem do Medjolanu, gdzie lekarz orzekł, że leczenie trwać będzie około miesiąca.

* * *

W Brukselli odbyły się wyścigi dla amatorów. Zwycięstwo odniósł znany w Warszawie Debunne przed Van den Boschem, trzeci R. Degroote. Debunne wygrał wyścig z drugiego miejsca, ostatnie 200 metr. $13^{3}/_{5}$ sek.

Międzynarodowy mecz „Omnium" dla długodystansowców składał się z trzech biegów.

I — szybkości 1000 m. 1. Van Kempen; 2. Girardengo o długość; 3. Mac Namara; 4. Van Hevel.

II — okrążenie na czas (250 m.) 1. Van Kempen $14^{4}/_{5}$ sek.; 2. Van Hevel i Girardengo $15^{1}/_{5}$ sek.; 4. Mac Namara $15^{2}/_{5}$ sek.

III — wyścig z czterech punktów toru (dopędzanie). 1. Van Kempen, który przebył 7 klm. 100 m. w 9 m. 11 sek.; 2. Girardengo o 10 m.; 3. Van Hevel; 4. Mac Namara.

W ogólnej klasyfikacji: 1. Van Kempen 3 punkt; 2. Girardengo $6^{1}/_{2}$ punkt.; 3. Van Hevel $9^{1}/_{2}$ punkt.; 4. Mac Namara 11 punkt.

* * *

W Paryżu rozegrany został 9-ty wyścig sześciodniowy. Pierwsza tego rodzaju próba odbyła się w 1913 r. Zwycięzcami byli Goullet-Fogler (Australijczyk i Amerykanin), w 1914 r. zwycięstwo odnieśli Francuzi Houlier i Comes. W latach 1915—20 z powodu wojny światowej wyścigów nie rozgrywano. W 1921 r. zwycięstwo odnieśli Egg-Sérès (Szwajcar i Francuz); w 1922 r. Aerts-Sérès; w 1923 r. Egg-Van Kempen; w 1924 r. Aerts-Sérès; w 1925 r. Van Kempen-Beyl i w 1926 Wambst-Lacquehay.

W roku bieżącym do tej wielkiej próby zapisało się 15 osad, a mianowicie:

Beyl-Sergent, Mac Namara-E. Aerts, Van Kempen-Girardengo, Brunier-Letourneur, Dewolf-Stockelynck, Marcillac-Faudet, Juseret-Roels, Vandenhove bracia, Marcot-Putzeis, Mouton-Rouyer, Rainaud - Fabre, Rieger-Junge Henri Aerts-Duvivier, Pagnoul-Duray i zwycięzcy zeszłoroczni Wambst-Lacquehay.

O godz. 9 m. 30 armja fotografów okrążyła, grupujących się na starcie, kolarzy, a w 5 minut później znakomity lotnik Pelletier d'Oisy — honorowy starter wyścigu — wystrzałem z rewolweru wypuścił w wielką sześciodniową podróż walk i ciężkich zmagań 15 osad różnej narodowości.

Po pierwszej nocy na czoło wyścigu wysunęła się osada francuska Beyl-Sergent; oni też zdobywając większość sprintów, utrzymują się na czele wyścigu, w przeciągu pierwszych trzech nocy. Krótkie, choć gwałtowne ataki odpierane są przez przodującą osadę dość kategorycznie, ale widoczne też jest, że są to wszystko próby, a prawdziwa walka rozegra się w bliskiej przyszłości. Rezultat po pierwszych trzech dniach jest następujący:

1. Sergent-Beyl 244 punkt.; 2. Van Kempen-Girardengo 165 punkt.; 3. Pagnoul-Duray 162 punkt.; 4. E. Aerts-Mac Namara 128 punkt.; 5. Dewolf-Stockelynck 122 punkt.; 6. Duvivier-H. Aerts 91 punkt.; 7. Faudet-Marcillac 72 punkt., 8. Vandenhove bracia 59 punkt.; 9. Rieger-Junge 45 punkt., 10. Marcot-Putzeis 39 punkt.; 11. Mouton-Rouver 32 punkt.; 12. Wambst-Lacquehay 16 punkt.; o okrążenie: 13. Rainaud-Fabre 47 punkt.; 14. Juseret-Roels 36 punkt.; o 2 okrążenia: 15. Brunier-Letourneur 42 punkt.

Czwartej nocy rozpoczynają się gwałtowne ataki osad Aerts-Mac Namara i Van Kempen-Girardengo. Tych ostatnich zaczyna wspierać osada Wambst-Lacquehay. Po godzinnej walce ucieczkę proponują Dewolf-Stockelynck, za nimi rzuca się Mac Namara; po całej serji ataków 5 osad ucieka pozostałym o okrążenie.

O pierwszej w nocy niespodziewany atak, po serji sprintów, przypuszczają Marcillac-Faudet, w pogoni za uciekinierami, następują dość poważne przegrupowania. W rezultacie osada ta zdobywa drogocenne okrążenie i jest na czele wyścigu. Po drugiej serji sprintów ucieka Mac Namara, pogoń trwa około godziny. Świetna jednak australijsko-belgijska osada, odbija stracone okrążenie i znów na pierwszem znajduje się miejscu.

Ranek szóstego dnia zastał następującą klasyfikację;

1. Mac Namara-E. Aerts 224 punkt., 2. Duvivier-H. Aerts 192 punkt.; o 1 okrążenie: 3. Dewolf-Stockelynck 233 punkt.; 4. Marcillac-Faudet 138 punkt.; 5. Brunier-Mouton 98 punkt.; o 2 okrążenia: 6. Beyl-Sergent 358 punkt.; 7. Van Kempen-Girardengo 235 punkt.; 8. Rieger-Jung 105 punkt.; 9. Vandenhove bracia 90 punkt.; 10. Wambst-Lacquehay 39 punkt.; o 3 okrążenia: 11. Pagnoul-Duray 233 punkt.; o 4 okrążenia: 12. Marcot-Putzeis 49 punkt.; o 10 okrążeń: 13. Roels-Juseret 112 punkt.; o 13 okrążeń: 14. Rainaud-Fabre 59 punkt.

Ostatni dzień przynosi cały szereg ataków.

Świetnie usposobieni bracia Vandenhove inicjują jedną za drugą ucieczki, z których ostatnia kończy się dla nich pomyślnie. Zawodnicy wyciągają się w długiego węża i szalone tempo trwa blisko 30 minut. W tym czasie, z czwartego miejsca zrywem wyrzuca się Vandenhove, wąż pęka, zmęczeni ucieczką zawodnicy nie mogą natychmiast wyrównać straconych do Vandenhove metrów. Tymczasem. tego ostatniego świetnie i w porę zmienia brat, odbijają jedno okrążenie i w tej chwili zaraz uciekają następne. Pościg słabnie i osada braci na pierwszem znajduje się miejscu.

O godzinie drugiej następują finisze. Po pierwszym z nich Mac Namara inicjuje ucieczkę i dzielnie podtrzymywany przez Aerts'a dochodzi uciekinierów. Na czele wyścigu są więc dwie osady Mac Namara — Aerts z 236 p. i bracia Vandenhove 102. Następne finisze nie przynoszą żadnych zmian. Natomiast osady Wambst-Lacquehay i Van Kempe-Girardengo, robią szalone wysiłki, by wyrównać stracone okrążenia. Praca ich rozbija się o zdecydowany opór przodujących par.

Ostatnia serja szprintów przynosi nieznaczne przegrupowania na dalszych miejscach. Ostatecznie wyścig wygrywają. 1. Aerts-Mac Namara, 484 punkt., przebywszy 3.191 klm. 500 m.; 2. Vandenhove bracia, 216 punkt. o okrążenie; 3. Henri Aerts-Duvivier, Brunier-Mouton, 352 punkt.; 5. Marcillac-Faudet, 248 punkt.; o dwa okrąż.: 6. Beyl-Sergent, 904 punkt.; 7. Van Kempen-Girardengo, 735 punkt.; 8. Dewolf-Stockelynck, 661 punkt.; 9. Wambst-Lacquehay, 99 punkt. o trzy okrąż; 10. Pagnoul-Duray, 267 punkt.; 11. Marcot-Junge, 145 punkt.; o 17 okrąż.: 12. Fabre-Rainaud, 61 punkt

KRONIKA KRAJOWA

Kolarze polscy we Francji

W końcu ubiegłego roku Zarząd Związku Kolarskiego nawiązał przyjazny kontakt z kolarstwem, zgromadzonem przy Dzielnicy VII Sokoła Polskiego we Francji. Obecnie druhowie nasi sygnalizują, że mają zamiar odbyć wycieczkę kolarską do Ojczyzny, przebywając całą drogę na rowerach i obierając marszrutę z Paryża przez Strasburg, Stuttgart, Drezno do Poznania, skąd w dalszym ciągu przez Warszawę do Lwowa.

Dotychczas do Przewodnictwa Dzielnicy wpłynęło około 50 zgłoszeń kolarzy, którzy, nie pomnąc na trudy, pragną przybyć do Polski.

Ciekawym niezmiernie, z punktu widzenia organizacyjnego wycieczki, jest szczegół, że turyści traktują drogę do Poznania jako trening, po którym odbędą zawody kolarskie na dystansie Poznań—Warszawa—Lwów.

Dzielni kolarze przybędą do Poznania około 23 maja.

Nie wątpimy, że przybycie do Polski naszych kochanych druhów z dalekiej ziemi francuskiej znajdzie gorący odzew w każdym kolarzu i że spotkamy ich z całą serdecznością, aby pamięć o pobycie na ziemi ojczystej pozostała w ich pamięci na długo.

Dzielnej i owocnej pracy Przewodnictwa Dzielnicy Sokolej we Francji należy się cześć. Skupia ono w bratnią gromadę rozproszone jednostki i podnosi hart ich siły i ducha z pożytkiem dla ziemi, ku której się teraz wybierają.

Druhom-kolarzom przesyłamy na drogę staropolskie „Szczęść Boże".

Warszawa. *Otwarcie sezonu turystycznego W. T. C.* W dniu 3 kwietnia odbyła się pierwsza wycieczka turystyczna Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, a co za tem idzie i oficjalne otwarcie sezonu sportowego.

Tradycyjnym zwyczajem kolarze W. T. C., wraz ze sztandarem, udali się na Bielany, by tam w kościele O. O. Marjanów wysłuchać nabożeństwa i pięknego kazania. Następnie kolarze złożyli na grobie Staszica piękny wieniec i po krótkim wypoczynku powrócili do swej uroczej siedziby na Dynasach, gdzie oczekiwano ich ze śniadaniem.

W miłym nastroju wycieczka rozwiązała się o godz 3 ej pp. W wycieczce, pod przewodnictwem kapitana W. T. C. Etienna, wzięło udział przeszło 50 osób.

Towarzyszyli turystom członkowie sekcji motocyklowej W. T. C., pod wodzą swego kapitana, Zdzisława Szmorlińskiego. Motorzyści po nabożeństwie udali się w dalszą drogę na Modlin.

* * *

Na Dynasach wre praca przygotowawcza.

Pomimo ciągłych deszczów i niepogody, teren przyszykowany jest do wyczynów sportowych z wielką energją. Pracami, po porozumieniu się z gospodarzami W. T. C., kieruje świetny organizator i znawca sportowy p. Wacław Wyczałkowski.

Roboty jest dużo.

W roku bieżącym przed sezonem, zostaną powiększone, a co najgłówniejsze, skanalizowane pomieszczenia dla zawodników tak zwana treningizba, zniwelowane i wybetonowane podwórko przed nią, zbudowana nowa duża tablica z numerami, wyrównane boisko i poprawiona bieżnia.

W organizacji sportowej również odżyły świetne tradycje.

Komisja sportowa zajęła się gorąco kontrolą stanu zdrowotnego swych zawodników. Zostanie zorganizowany gabinet fizyczny, który w ogólnych zarysach sprawdzać będzie rozwój każdego zawodnika, biorącego udział w wyścigach, zaś lekarz specjalista wskazywać będzie na braki czy usterki organizmu.

Prace Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów skierowywane są jak zwykle na poważne i pożyteczne tory.

Komisja sportowa W. T. C. ostatecznie ukonstytuowała się jak następuje: M. Bodalski, H. Choiński, Z. Gędziorowski, J. Grochowski, J. Jankowski, R. Lange, St. Malicki (sekretarz), St. Supiński (sekretarz), Fr. Szymczyk, Wł. Trypenbach, Fr. Wapiński i F. Wojtkiewicz (przewodniczący).

Program Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów największej organizacji kolarskiej Polski zakreśla szerokie koło, w zakres którego muszą wejść prawie wszystkie kluby kolarskie. Szczegóły podamy w numerze następnym.

Grudziądz. *Sekcja Kolarska Tow. Sport. „Olimpia" w Grudziądzu,* odbyła w dniu 3 marca r. b. miesięczne zebranie.

Zebranie zagaił naczelnik sekcji p. Winiecki, witając przybyłych gości i członków.

Równocześnie rozdano nagrody w postaci żetonów zwycięzcom biegów, a mianowicie: za 100 klm. otrzymali nagrody pp. Popiel i Pisarski.

I nagrodę otrzymał p. Gawroński, II nagrodę otrzymał p. Beno Skrzydłowski, III nagr. — p. Cherek, IV nagr. — p. Popiel.

I mecz zdobył p. Beno Skrzydłowski, II mecz — p. Kujawski, III mecz — p. Popiel.

Z 4-ch pozostałych nagród przypada na: Sekcję Kolarską Włocławek 2, Sekcję Kolarską Inowrocław również 2.

Po rozdaniu nagród zabrał głos prezes Towarzystwa p. Dyr. Andrót, który zachęcał do dalszej owocnej pracy.

O godz. 10-tej wieczorem po wyczerpującej dyskusji zamknął naczelnik p. Winiecki zebranie.

Z Kalisza. Tow. Cykl. w Kaliszu wykazuje ogromną ruchliwość i pełne jest jaknajlepszych zamiarów na przyszłość.

Podczas sezonu zimowego, została stworzona z inicjatywy kpt. Hofmana — sekcja łyżwiarska, zaś dla celów towarzyskich wynajęto własny obszerny lokal i urządzono z wielkiem powodzeniem kilka imprez dochodowych jak: koncerty, bale maskowe i temu podobne.

Ogólne walne zebranie wyznaczone zostało na dzień 10 kwietnia.

Zarząd Tow. projektuje 7 dni wyścigowych na szosie i 7 na torze, nie licząc uroczystego otwarcia toru w dniu 24 maja.



Oddanie hołdu prochom Staszica przez członków W. T. C.

Pozatem przez Z. P. T. K. wyznaczone zostały terminy biegów torowych—między innymi 100 klm. o naramiennik Polski i zaakceptowano mistrzostwo toru w sprincie i za motorami.

Pod przewodnictwem znanego i cenionego w Kaliszu kpt. Hofmana, odbywać się będą wycieczki turystyczne. W projekcie 3 dalsze wycieczki: 1) do Bydgoszczy, 2) do Częstochowy, 3) do Poznania lub Łodzi.

Nagrody za wycieczki za rok ubiegły otrzymali: za największą ilość przejechanych klm. pierwsze nagrody pp.: Nowak,

Hofman i Kornacki, drugą nagrodę Antonowicz, trzecie nagrody pp.: Nistedrube, bracia Blewońscy, Migasiewicz i Kical.

Jak widać sezon przyszły w Kaliszu będzie nadzwyczaj urozmaicony i życie towarzysko-sportowe wzrośnie znakomicie.

Jotka

Sosnowiec. Tegoroczny sezon letni S. T. C. zacznie się prawdopodobnie pod dobrym znakiem, gdyż wszyscy członkowie klubu zaczynają się mocno interesować dalszym rozwojem kolarstwa w Zagłębiu Dąbrowskiem. Gdyby tak jeszcze lwia część społeczeństwa miejscowego i władze państwowe chciały poprzeć ten ruch moralnie i nieco materjalnie, to Zagłębie mogłoby stanąć pod względem organizacyjnym i materjału ludzkiego na drugiem miejscu w rzędzie klubów prowincjonalnych. Liczne zwycięstwa pierwszorzędne kolarzy S. T. C., czy to na swoim terenie, czy na zewnątrz w ciągu już kilku lat dały nam ten pogląd.

Klub posiada kilku b. dobrych długodystansowców z Z. Salskim na czele, który, pomimo swego wieku (45 lat), co rok poprawia swe czasy i jest w b. dobrej kondycji. Znajduje się w klubie również dobry narybek sprinterowski, lecz niestety marnuje się z powodu braku własnego toru, który jest marzeniem klubu.

Od kilku lat już Zarząd walczy o zdobycie placu i pomimo największych wysiłków nie można zdobyć odpowiedniego terenu. Brak własnego lokalu przyczynia się również do mozolnej i niewdzięcznej pracy, a jednak Zarząd z niestrudzonym prezesem p. J. Fliskim pracuje wytrwale i wydaje z siebie co może.

„Uszy do góry, ręce zakasać i jazda dalej — mówi prezes Fliski, — koniec wieńczy dzieło!"

Na tegorocznem Walnem Zebraniu w dniu 6. III brakowało tylko 12-tu członków. Wysłuchano kilku sprawozdań i referatów, oraz powzięto różne uchwały, między innemi postanowiono utworzyć sekcję S. T. C. w m. Będzinie, i szukać nagwałt własnego lokalu.

Poczem przystąpiono do wyborów Zarządu na 1927/8 r. Rezultat następujący:

Prezes po raz 9-ty bez przerwy — Janusz Fliski,
Wiceprezes po raz 3-ci bez przerwy—Henryk Levittoux,
Sekretarz po raz 3-ci bez przerwy—Leonard Szczygielski,
Gospodarz po raz 8-my bez przerwy — Karol Baran,
Kapitan I po raz 8-my bez przerwy — Jan Chrząstowski,
Kapitan II — Konstanty Markiewicz,
Kapitan III — Stanisław Czupiał,
Skarbnik — Bolesław Szulc.
Komisja rewizyjna: Zenon Salski, Adam Nowakowski i W. Tomczyk.

Sekretarjat T-wa mieści się w Sosnowcu, przy ul. Dworskiej 2, u kol. L. Szczygielskiego.

Zarząd opracował już swój kalendarz sportowy na 1927 r., w którym uwzględniono 6 dni wyścigowych i 23 wycieczki turystyczno-krajoznawcze do pięknych miejscowości.

Kraków. *Walne Zebranie Odziału Kolarzy Sokoła Kraków II* odbyło się 13. III. W skład nowego zarządu weszli:
Prezes — Dh. Rogowski,
Sekretarz — Baranowski,
Skarbnik — Muchowicz,
Kapitan I — Knapik,
Kapitan II — Droździewicz.

Program Sportowy Towarzystw Krakowskich. Bardzo ciekawie przedstawia się program sportowy klubów kolarskich województwa Krakowskiego.

Program ten ułożyły i zobowiązały się wykazać następujące towarzystwa: K. S. Cracovia — 8, 26 maja, 5, 6, 16 czerwca, 10 lipca wyścigi torowe; K. S. Hakoah — 1 maja, 5 czerwca wyścigi szosowe; K. K. C. i M. 22 maja, 16 czerwca, wyścigi szosowe a 13 — 15 sierpnia wyścigi dookoła województwa Krakowskiego; R. K. S. Legja 4 dni wyścigów szosowych i 31 lipca wielki wyścig Kraków — Wadowice — Kraków; K. S. Makkabi 10 lipca wyścig górski Kraków — Zakopane; O. K. S. K. II 3 dni wyścigów szosowych; K. C. Borek Fałęcki dwa dni wyścigowe; „Fablock" Chrzanów dwa dni wyścigowe; „Hejnał" Kęty — dwa dni wyścigowe; K. C. Trzebinia trzy dni wyścigowe; K. C. i M. Wieliczka dwa dni wyścigowe; O. K. S. Żywiec dwa dni wyścigowe; O. K. S. Biała jeden dzień wyścigowy.

Przewodniczącym delegatów wyżej wspomnianych klubów jest świetny organizator p. S. Rudnicki, kapitan Związku Kolarskiego, sekretarzem znany działacz sportowy p. Aleksander Choczner.

R. K. S. „Legja". Na walnem zgromadzeniu R. K. S. Legja wybrano następujący zarząd:
Kierownik — Mieczysław Kantorek.
Sekretarz—Juljan Chromy.
Kapitanowie—Stanisław Fijał i Jerzy Stefan.
Członkowie Zarządu—Dr. Imich i Józef Węglorz.

Oddział Kolarzy Sokoła na Podgórzu opracował swój kalendarz turystyczno-sportowy.

Otwarcie sezonu rozpoczyna 3 kwietnia wycieczkę do Tyniec-Skawina. Pierwsze wyścigi szosowe przewidziane są 15 maja.

Dalej program przewiduje: 28 lipca mistrzostwo województwa, 21 sierpnia wyścigi „letnie" i 25 września mistrzostwo swej sekcji. Pozatem odbędzie się 25 wycieczek turystycznych, z których najdłuższe wyznaczono na 2—10 czerwca na dystansie Kraków—Lwów—Kraków 700 km. i 14—15 sierpnia Nowy-Sącz—Pieniny—Nowy Targ 265 km.

Lwów. *Od własnego korespondenta.*

Po długim śnie zimowym kolarstwo lwowskie ruszyło się i mamy do zanotowania kilka pocieszających objawów. A więc.

Tor kolarski. Kilkuletnie marzenie lwowskich cyklistów, wchodzi w stadjum realizacji. Na razie jednak ze względu na toczące się pertraktacje nie możemy podać bliższych danych, faktem jest jednak, że umowa jest już prawie sfinalizowane.

Publiczność Lwowa przesycona już jest piłką nożną i od dłuższego czasu czeka na zmianę, więc kolarstwo torowe, jako bardziej emocjonujące ma wszelkie widoki powodzenia, tak, że koszta budowy toru nietylko wrócą się w krótkim przeciągu czasu, ale i odpowiednio opracowują.

Ważnym również i pocieszającym objawem jest założenie we Lwowie trzech nowych sekcji kolarskich.

Sekcja kolarska L. K. S. „Pogoń", o założeniu której pisaliśmy już w poprzednich numerach, posiada kierowników, którzy zapewniają jej rozwój w krótkim przeciągu czasu. Samo nazwisko Prof. Wacka, znanego z podróży „Rowerem po Europie" potrafi przyciągnąć młodzież szkolną, która znajdzie w sekcji należytą opiekę wychowawcy-kolarza. Przytem nie wątpimy, że prof. Wacek, jako zapalony kolarz-turysta zwróci więcej uwagi na zaniedbany we Lwowie turystyczny kierunek kolarstwa.

W sekcji kolarskiej Pogoni zebrali się też najlepsi zawodnicy lwowscy z Ignatowiczem, Adlerem i Frössem na czele, którzy zrażeni gospodarką w L. T. K. i M. i jego prezesa p. Wissmüllera, wystąpili i dali początek założeniu sekcji w Pogoni.

Lwowskie Towarzystwo Kolarzy i Motorzystów dopiero po secesji najlepszych swych zawodników (pozostał tylko Serbeński) opamiętało się i odbyte ostatnio Walne Zgromadzenie wykazało duże zmiany w łonie towarzystwa. Przedewszystkiem zmieniono prezesa, a czas był najwyższy, bo wszyscy się tego domagali od czasu komunikatu L. T. K. i M., z zarzutami pod adresem W. T. C. i P. Z. T. K. na temat wyścigu kolarskiego o mistrzostwo Polski.

Nowo obrany prezes p. Mikolasch, ogólnie we Lwowie szanowany potrafi wznieść L. T. K. i M. na poziom godny jednego z najstarszych we Lwowie Towarzyst sportowych.

Praca jego będzie jednak nieco utrudniona, bo towarzystwo osłabione jest utratą kilku najlepszych swych członków. Również nawiązanie stosunków z W. T. C., zerwanych wskutek opisanego wyżej komunikatu L. T. K. i M., oraz naprawienie nadwątlonej nieco we Lwowie opinji towarzystwa, będzie wymagało zdwojonej pracy i energji, niewątpimy jednak, że dobra wola prezesa i p. Adamowskiego jako vice-prezesa, na którego również bardzo liczymy, może w ciągu roku cudów dokonać, i wyleczyć L T. K. i M. zupełnie.

Sekcja Kolarska A. Z. S-u będzie nadal nieczynną z powodu braku funduszu na pokrycie długu w P. Z. T. K. z roku 1925. (Około 500 złotych). A szkoda, bo sekcja ta mając w swem łonie Krzemińskiego i Blicharskiego, zwycięzców w mistrzostwie Polski na szosie w r. 1924 mogła wznieść się na bardzo wysoki poziom. Nie umiano ich jednak wykorzystać, nie dbano o nich, wskutek czego obaj wnieśli prośbę o zwolnienie ich z sekcji i przeniosą się prawdopodobnie do Pogoni.

Nowe sekcje kolarskie zostały założone w Klubach Sportowych „Metal" i Barkochba".

DZIAŁ PRZEMYSŁOWY

ARNOLD WEISSMANN

Kraków, Szewska 13

Jedna z najstarszych krakowskich firm rowerowych, której krakowski sport kolarski ma bardzo wiele do zawdzięczenia. Jako długoletni sportowiec i fachowiec w dziedzinie przemysłu rowerowego, potrafił p. Weissmann zapewnić sobie przedstawicielstwa najsłynniejszych firm francuskich, jak „Alcyon", „Thomann", „Bourotte" i „B. S. A. Brambilla", których wyroby pod względem solidności, trwałości, lekkości w chodzie oraz niewygórowanych cen, dzierżą prym w światowym przemyśle rowerowym. Miarą solidności i trwałości zamiast szumnych reklam niech posłuży fakt, iż najgigantyczniejsze imprezy kolarskie na najcięższych drogach, jak „Tour de Fance", „Tour de Belgique", „Derby Bordeaux—Paryż", są stale zdobywane na powyższych firm rowerach.

Ostatnio w roku ubiegłym jury w wyścigu Tour de France przyznały I nagrodę firmie „Alcyon", której zawodnicy tej miary, jak Franz, Benoit, Sellier i inni wystartowawszy w 6 maszyn, na tychże maszynach bieg ten około 6000 km. liczący, ukończyli.

Gwarancje na rowery powyższych marek, nie są czczym i pustym frazesem reklamowym, p. Weissmann za punkt honoru postawił sobie na wszelkie chociażby drobne reklamacje, odpowiedzieć zmianą natychmiastową za zwrotem kosztów własnych. I tu jesteśmy świadkami dziwnej rzeczy: Pomimo tak świetnych warunków wymiany, przez ciąg 20-letniej pracy p. Weissmanna w przemyśle rowerowym, na palcach policzyć można ilość zmienionych części. I tu tkwi ta fenomenalna wyższość maszyn francuskich nad innymi tandetnemi wyrobami zagranicznemi.

Dziś w dobie najwyższego rozkwitu przemysłu rowerowego, błyszczą 4 jasne gwiazdy na firmamencie światowego przemysłu kolarskiego, są to:

„Alcyon", „Thomann", „B. S. A. Brambilla" oraz „Bourotte".









Odpowiedzi Redakcji

Panu „Fredowi" w Warszawie—Podróż po Europie rowerem jest bardzo wskazana i pożyteczna, pociąga za sobą jednak bardzo znaczne koszty. Wyjazd zaś bez pieniędzy lub też utrzymywanie się ze sprzedaży kart pocztowych czy fotografji, spotykane jest zagranicą, a nawet w bardziej kulturalnych ośrodkach naszego kraju, z niechęcią, a nawet odrazą.

Podróż taka bardzo mało różni się od żebractwa i do propagandy — w żadnym razie zaliczoną być nie może.

P. J. Jankowskiemu—Budowa stadjonu na Szczęśliwickim forcie według opinji niektórych entuzjastów ma być wykończona już w roku bieżącym, według naszego zdania z trudem da się to uskutecznić w drugiej połowie przyszłego roku.

„Kolarzowi W. T. C." — Jedynym specyfikiem do masażu, znanym nam jest, ogłaszający się u nas „Vital", który, jak wiemy z opinji sportowców, cieszy się jaknajwiększem uznaniem. Masaż talkiem lub oliwą uważać należy za niehigjeniczny.

Od Administracji

Niniejszem zawiadamiamy, iż z dn. 1 maja, Redakcja i Administracja Kolarza Polskiego zostanie przeniesiona na ul. MOKOTOWSKĄ Nr. 8, tel. 109-71

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Żórawia 9, czynna od godz. 9 do 3. Tel. 86-19, 109-71. Konto P. K. O. Nr. 13-830.

PRENUMERATA: kwartalnie zł. 3.—, półrocznie zł. 6.—, rocznie zł. 12.—, zagranicą 50% drożej.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 strona zł. 280.—, 1/2 str. zł. 150.—, 1/3 str. zł. 100.—, 1/4 str. zł. 80.—, 1/8 str. zł. 45.—, 1/16 str. zł. 25.—
Ogłoszenia przed tekstem o 25%, w tekście o 50%, zagraniczne o 100% drożej.

Redaktor odpowiedzialny **Mieczysław Bodalski** Wydawca **Zygmunt Kozierkiewicz.**

Odbito czcionkami drukarni Leona Wolnickiego, Warszawa, Poznańska 29, tel. 137-00.